ANUL XIII. No. 1810 — 4 PAGINI 3 LEI — Vineri 13 Septembrie 1935

Gazeta GRATUIT Sporturilor

ABONAMENTE
Pe un an . . . . . LEI 1000
Pe șase luni 500
Instituțiuni, Cluburi și Proprietari 2000

COTIDIANUL SPORTULUI ROMÂNESC
Birourile : STRADA INGINER ANGHEL SALIGNY No. 2 — BUCUREȘTI.
Fondatori E. EMILIAN și E. MUNTEANU — Director: AL. MUNTEANU — Prim redactor: N. PAPAGHEORGHE

PUBLICITATEA DUPA TARIF
Telefon : Direcție 3.26.60 / Administrație 3.26.60 / Redacție și Provincie 3.26.69

Pe marginea Turului ciclist al Românei

Comentarii necesare

Pe velodromul din șos. Ștefan cel Mare s'a terminat Duminică al II-lea circuit ciclist al României. Este, fără îndoială, cea mai atletică probă din câte se desfășoară la noi și succesul pe care l-a avut a recompensat în largă măsură pe atleții ce au concurat. Publicul nostru însă este puțin cunoscător în ciclism și Turul României nu a putut fi pus în lumina justă. Astfel s'a discutat cu toată seriozitatea superioritatea probei noastre asupra circuitului ciclist al Franței, pentru faptul că în România au fost mai mulți concurenți inscriși decât în Franța. Este necesar să se lămurească publicul că proba organizată de „L'Auto" are un număr de concurenți limitat de regulamentul pe care ziarul il publică în fiecare an și că în limita locurilor se face o riguroasă selecție.

Poate că la noi nu se știe că Charles Pelisier a fost victima acestei selecții.

Tocmai această riguroasă alegere a partanților în Turul Franței ne indică în ce stadiu de desvoltare se află ciclismul în Franța.

La noi această selecțiune nu era posibilă pentrucă nici nu aveam din ce o opera și pentrucă trebuia încurajată inscrierea orișicui, iar nu oprită.

Este natural ca înconiurul României să fie mult inferior celui al Franței și cred că cei ce s'au grăbit să anunțe „simulacrul" de Tur al Franței, au comis o greșală care le demască totala lipsă de competință în materie de ciclism.

Spațiul nu-mi îngăduie să examinez problema cu atenția pe care o merită, astfel căi n trecere voiu căuta să restabilesc un adevăr pe care publicul nostru trebue să-l cunoască.

S'a scris prin presă că organizarea unei astfel de probe este criminală, pentrucă noi nu avem încă elementul uman capabil să producă — fără a se distruge — efortul pe care l-ar necesita Turul României.

Este o greșală grosolană. Dacă la noi ar fi fost imposibilă realizarea probei, ar fi fost nu din cauza stării mizerabile a șoselelor, ci din cauza materialului rulant insuficient și de mediocră calitate.

Materialul uman il avem excelent și dacă până acum sportul acesta n'a luat extensiunea pe care o merită, este datorită drumurilor proaste, pentrucă ciclismul nu poate înflori acolo unde mediile orare sunt mici, accidentele numeroase și public puțin.

S'a afirmat deasemenea că circuitul României n'a fost un „circuit". Privitor tot la turul Franței, pe care autorul articolului la care mă refer il dădea ca exemplu — primul „Tour de France" în 1903 trecea pe la Paris - Lyon - Marseille - Toulouse - Bordeaux - Nantes - Paris.

Pentru cine cunoaște harta Franței este ușor să-și dea seama ce „înconjur" era acesta.

In 1907 se ajunge la un itinerariu ce trecea prin Paris - Lille - Nancy - Dijon - Grenoble - Nice - Vintimille - Marseille - Toulouse - Bayonne - Inun - Bordeaux - Nantes - Brest - Caen - Paris, ceeace reprezenta aproximativ un „tour" veritabil. Numai prin 1925 s'a ajuns la realizarea unui circuit perfect pe care noi nu-l vom putea realiza, pentrucă organizatorii sunt ținuți de starea șoselelor, lucru ignorat de mulți. Pentru moment, circuitul trebue să aibă cea mai bună rută, nu cea mai lungă.

S'a mai spus că organizarea dela noi a fost cu totul primitivă și că în Franța este o plăcere să privești organizarea minunată pe care o are acolo faimosul „Tour de France". Mă îndoesc mai întâi dacă cel ce scria a avut „plăcerea" să privească pentrucă de ar fi avut-o într'adevăr, n'ar mai fi scris ce a scris.

Organizarea este în funcție de bani și de public.

Cum noi stăm prost cu amândouă, este inutil să mai insist. Al treilea element ne lipsește cu totul: experiența.

Și să-mi dea voe confratele să-i amintesc că în Franța s'a alergat anul acesta al 29-lea circuit, că se aleargă din 1903, întrerupt numai în 1915 - 1916 - 1917 - 1918 din cauza războiului și că noi abia am terminat pe al II-lea.

Continuare în pag. II-a

Pentru d. ing. N. Mărescu, vice președintele federației de atletism

Deoarece se pare că «harnica federație» de atletism se «interesează» îndeaproape de deplasarea lui Gall la Paris, ne adresăm, pe această cale d-lui ing. N. Mărescu, inimosul ei vice președinte, cu următoarele precizări:

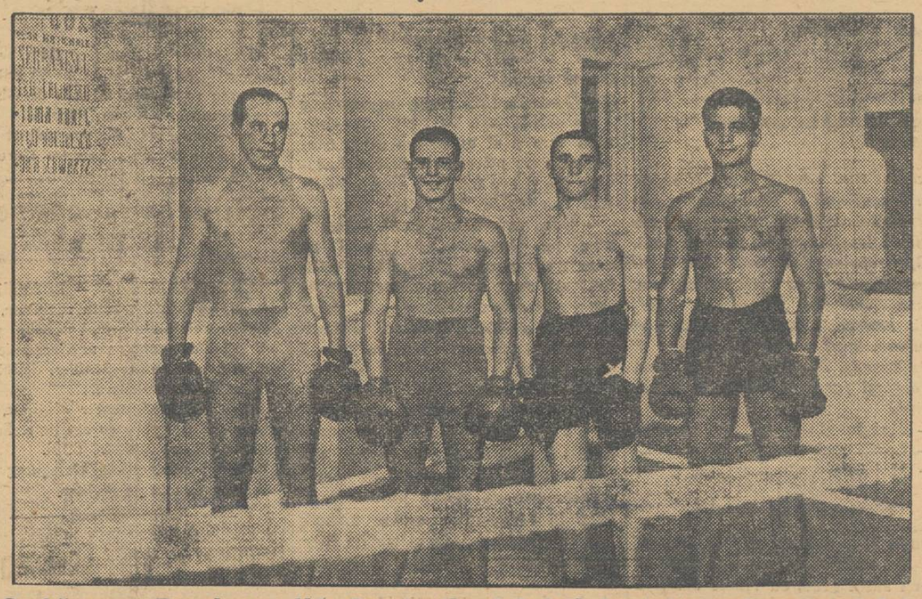
Secretarul fed., domnul care a făcut și continuă să facă atât rău atletismului românesc, ține cu totdinadinsul să contribue cu ceva la reu șita deplasării lui Gall la Paris. Și contribue așa cum îl tae capul: întâlnindu-l pe Gall în București, s'a oferit să-i scoată pașaportul necesar. Acesta i-a înmânat toate actele, iar «secretarul» le-a lăsat spre rezolvare d-lui.... Spiridon, simpaticul secretar al F. R. F. A.

Grație gentileței d-lui Spiridon, am aflat așa dar că... federația de atletism se ocupă de succesul marathonistului Gall. Cum însă d. Spiridon nu are dreptul să elibereze pașapoarte ne-a întrebat pe noi ce este de făcut. Iar noi, la rându-ne, anunțăm pe d. ing. Mărescu, singurul om care se mai ocupă în sânul federației de atletismul românesc, că așa cum am luat inițiativa strângerii fondurilor fără a fi îndemnați de cineva, tot așa ne oferim să-i scoatem pașaportul și să-i facem vizele necesare, fără stimulentul nimănui și cu atât mai puțin al prototipului de încurcă lume lăsat să conducă secretariatul federației.

D. Mărescu, om de realități, să-l roage — dacă vrea să-i dea o ocupație — să se ocupe de oricine, numai de Gall n. Pentrucă s'a mai ocupat odată când cu marathonul de la Atenna și era să-l uite în București dacă nu intervenea redacția Gazetei Sporturilor.

La ora de antrenament a lui Axioti, Șerbănescu & Co.

La „Olimpic Club Român". Ora de antrenament a lui Axioti, Șerbănescu, Doculescu și Ilie Constantin. Patru declarații



Șerbănescu, Doculescu, Ilie Constantin și Axioti, în aintea antrenamentului

Mai sânt două zile. Azi și mâine. Sâmbătă seara, «Arenele Romane» își vor deschide din nou porțile. Reflectoarele vor lumina din nou ringul. Stalurile vor fi din nou sub tensiunea exploziilor de aplauze și încurajări. Boxul își va relua activitatea, programând în seara reluării, 5 campionate naționale.

Iar «Arenele Romane» vor cunoaște din nou animația zilelor de reuniuni mri, și de succes.

Sâmbătă seara, stagiunea pugilistică de toamnă își va serba premiera.

O premieră cu cele mai certe titluri de succes, pregătită în cele mai mici detalii, și așteptată cu un interes care palpită din ce în ce mai intens.

Pentru organizatori și spectatori, reuniunea de Sâmbătă seara continuă să rămână în faza pregătirilor, până la primul gong.

Pentru boxeuri, pregătirea se termină astă seară. La ora 8, în toate sălile de antrenament va înceta astă seară antrenamentul și va începe răstimpul de așteptare — cu emoții și tensiune — a rezultatelor.

La A. C. T., Spakow și Lucian Popescu își vor scoate astă seară mănușile, pe cari nu le vor mai pune până Sâmbătă. La C. F. R., Toma Aurel va face acelaș lucru. Iar la «Olimpic Club Român», Axioti, Șerbănescu, Mielu Doculescu și Ilie Constantin vor intra în aceiași scurtă și tradițională vacanță.

Am utilizat ultimele două zile de antrenament ale boxeurilor programați Sâmbătă seara, la «Arenele Romane», pentru a-i supune unui scurt și necesar examen.

Am fost la «A. C. T.». L-am văzut pe Spakow. Am fost la «Olimpic Club Român». I-am văzut lucrând pe Axioti, Șerbănescu et Co. Ambele vizite s'au concretizat în două reportagii, dintre cari, unul, — vizita la «Olimpic Club Român» — apare astăzi. Celălalt — antrenamentul lui Spakow — va apare mâine, și va furniza cititorilor noștri o primă și necesară indicație în privința rezultatelor probabile ale matchurilor de Sâmbătă seara.

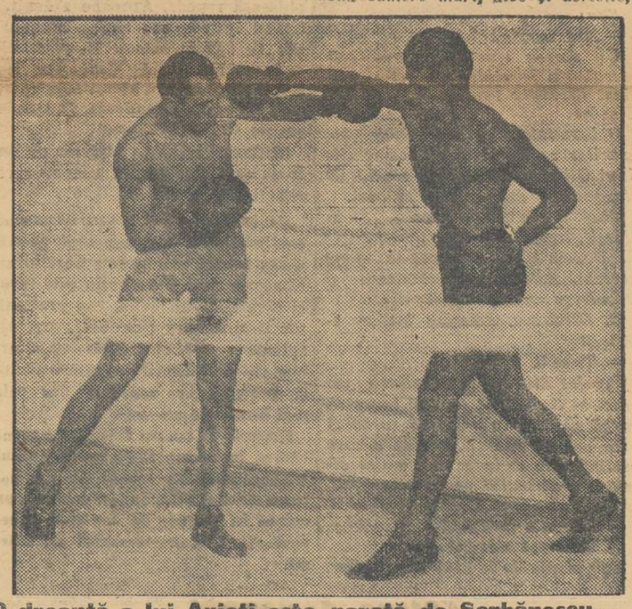
La «Olimpic Club Român»

Din atențiunea generoasă a prințului Sturdza, Capitala are de câteva săptămâni o nouă sală de box. Se numește «Olimpic Club Român». Este situată în plin centru. In calea Victoriei, No. 89. Și are toate calitățile unei excelente săli de antrenament.

Din stradă, un gang scurt răzbate într'o curte largă. O scară, de câteva trepte. Un coridor. O ușe mare, cafenie. Pe ușe, o etichetă nouă și sugestivă: «Olimpic Club Român». In dosul ușii, sala de antrenament: două camere mari, albe și aerisite, cu ferestre largi spre un balcon înalt și ozonat. Lumină, dușuri și a-

Gef.

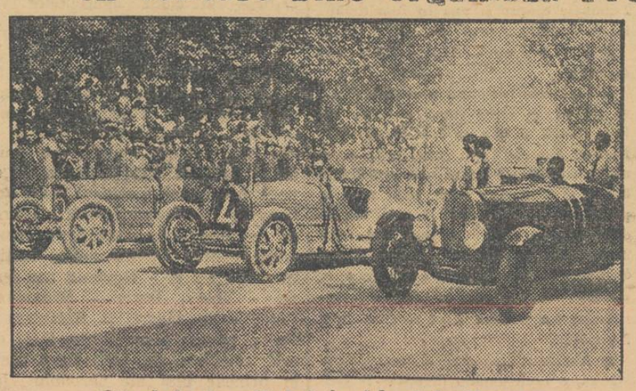
(Continuarea în pagina II-a)



O dreaptă a lui Axioti este parată de Șerbănescu

Mișu Sontag despre Săptămâna automobilului

Un concurs bine organizat. Proecte de viitor



Startul circuitului închis dela Brașov

Lipsa de spațiu nu ne-a permis să mai revenim asupra importantelor competițiuni automobiliste cari, dela 3 la 8 Septembrie, au concentrat la Sinaia, pe toți practicanții și amatorii sportului cu motor.

«Săptămâna automobilului» a insemnat un eveniment sportiv de prima mărime și deaceia vom insista asupra lui. Și vom face acest lucru prin intermediul lui Mihail Sontag, învingătorul probelor de coastă cari au încheiat, în mod strălucit, activitatea de șase zile a Automobil clubului regal român, ai cărui conducători au furnizat cea mai faimoasă din organizările efectuate vreodată în acest domeniu.

Mihail Sontag ne-a vizitat eri după amiază la redacție și am profitat de acest lucru, rugând pe realizatorul triplului event: Marele premiu al orașului Brașov și cele două curse de coastă dela Sinaia, să ne împărtășească impresiile culese cu prilejul faimoaselor lui isprăvi.

Organizări ireproșabile

«Și la Brașov, și la Sinaia — a început Sontag să depene firul impresiilor — am remarcat cu destulă plăcută surpriză, că și la noi în țară se pot pune în picioare, organizări cu adevărat occidentale.

«Regisorii competițiunilor dela Sinaia și Brașov au dat dovadă de multă perspicacitate și au primit o frumoasă răsplată în reușita deplină cu cari s'au soldat reuniunile.

«La Sinaia și Brașov s'a putut fugi în pline gaze, datorită faptului că parcursurile fiind bine păzite au

(Continuare în pag. -a)

Mișu Sontag și profesorul Moldoveanu, după victoria dela Brașov

Se va introduce educația fizică în Universitate

Consiliul profesoral al I. S. E. F. întrunit aseară, a luat în discuție chestiunea introducerii educației fizice în Universitate.

La ședință, în afară de d-nii gen. Virgil Bădulescu, directorul generalal O. N. E. F. și O. Onicescu, directorul I. S. E. F. a luat parte și d. C. Chirițescu, directorul general al învățământului superior.

Participarea d-lui Chirițescu trebue pusă în legătură cu proectul modificator al legii învățământului superior care este în lucru și care va trece în prima sesiune parlamentară.

D. Chirițescu, pătruns de utilitatea educației fizice, sau surprins de contrastul dintre atențiunea care se dă educației fizice în universitățile streine și inexistența oricărei preocupări de acest fel la noi, studiază acum modalitatea introducerii educației fizice în învățământul nostru superior.

După câte am putut afla, în acest consiliu s'a pus chestiunea sub toate aspectele ei. Se pare că nu s'a ajuns la un rezultat concret. Problema care a mai rămas de elucidat este dacă este cazul să se introducă obligator sau facultativ educația fizică în Universitate.

De ce s'a prăbușit avionul „George Bănciulescu"

Insemnările unui martor ocular

Hotărât lucru, aviația noastră este persecutată de soartă.

In cursul anului acesta numeroși aviatori emeriți au căzut victimă accidentelor nenorocite.

Eri, o nouă catastrofă aviatică era să coste viața a doi dintre cei mai buni piloți ai noștri: căpitanul Popișteanu și locotenentul Al. Papană, porniți de pe aerodromul Pipera, în puterea nopții, cu destinația Tokio.

Din fericire, rutina și experiența celor doi neîntrecuți piloți au contribuit la înjumătățirea proporțiilor catastrofei, căp. Popișteanu și locot. Papană salvându-se în ultimul moment, cu parașuta.

CÂND S'A PRODUS ACCIDENTUL

Decolarea s'a făcut greu, din cauza marei încărcături de combustibil, dar în condițiuni foarte bune. La cale motorul, încercat la toate regiunile, răspunsese foarte docil.

La ora 4 dimineața, avionul executase regulamentarul tur de pistă și se îndreptase spre Est.

Deși se depărtase binișor, continuam să-l urmăresc cu ochii, împreună cu alte câteva persoane cari rămăseseră pe câmp.

La un moment dat, colegul Livianu, care ca și mine nu se îndurase să părăsească terenul de decolare a, strigat: foc.

«Sunt depozitele de benzină, a răspuns cineva de alături.

Curând însă, ne-am dat seama că făclia arzândă nu era altceva decât avionul care părăsise, cu câteva minute înainte, terenul de decolare. Nu trecuseră decât 15 minute, de când ne luaserăm ziua bună dela cei doi temerari piloți.

O PARAȘUTĂ IN AER

Avionul începuse să se prăbușească. Ne-am îndreptat spre locul sinistrului. La 10 metri de rămășițele încă arzânde ale avionului, locotenentul Papană scruta zarea sprea a da peste căpitanul Popișteanu.

Fiind încă întuneric însă, nu l-a putut găsi decât după o scurtă cercetare a terenului. Era căzut într'un gard de sârmă ghimpată și fusese lovit la ochiul stâng.

Incolo sănătatea celor doi sburători nu suferise prea mult.

PRIMELE DECLARAȚII

Imediat după accident, locotenentul Papană ne-a făcut, în fugă, o scurtă declarație.

«Cred că o mână străină a umblat la motorul avionului. Altfel nu-mi pot explica, cum s'a făcut ca acest docil motor

(Continuare în pag. III-a)